

**Crash protecting air bag modul .**

Patent Number: EP0673808  
Publication date: 1995-09-27  
Inventor(s): FELLHAUER JOACHIM (DE); HOFFMANN RAINER (DE)  
Applicant(s): PARS PASSIVE RUECKHALTESYSTEME (DE)  
Requested Patent:  EP0673808, B1  
Application Number: EP19950103800 19950316  
Priority Number(s): DE19944409770 19940322  
IPC Classification: B60R21/22  
EC Classification: B60R21/16B2L, B60R21/20M  
Equivalents:  DE4409770, ES2120645T  
Cited patent(s): EP0584781; JP4368250; JP5338513

**Abstract**

The construction unit is positioned in a corner section in front of the inside of the side window (6). The section is defined by the window sill of the side door, and the door frame (5) formed by the top part of the B and/or C-column of the vehicle body. The cover (10) for the corner section has rebound straps (12). The unit is located on the window sill, or may project into it with its lower section.

Data supplied from the **esp@cenet** database - I2

THIS PAGE BLANK



(19) Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) Veröffentlichungsnummer: 0 673 808 A1

(12) EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: 95103800.9

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: B60R 21/22

(22) Anmeldetag: 16.03.95

(30) Priorität: 22.03.94 DE 4409770

(71) Anmelder: PARS Passive Rückhaltesysteme GmbH  
Borsigstrasse 2  
D-63755 Alzenau (DE)

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:  
27.09.95 Patentblatt 95/39

(72) Erfinder: Hoffmann, Rainer  
Beim Klostergut 3A  
D-63755 Alzenau (DE)  
Erfinder: Fellhauer, Joachim  
Eschenweg 8  
D-63741 Aschaffenburg (DE)

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
DE ES FR GB IT SE

(74) Vertreter: Rieger, Harald, Dr.  
Reuterweg 14  
D-60323 Frankfurt (DE)

(54) Gassack-Aufprallschutz-Baueinheit.

(57) Zum Schutz gegen einen dynamischen Seiten-  
aufprall ist in den Seitentüren (2) von Kraftfahrzeu-  
gen eine Gassack-Aufprallschutz-Baueinheit (7) an-  
geordnet. Um die Ausdehnungsrichtung des Gas-  
sacks beeinflussen zu können, ist in dem durch die  
Fensterbrüstung (3) und dem durch den oberen Ab-  
schnitt des der B-Säule (4) und/oder C-Säule be-  
nachbarten Türrahmens begrenzten Eckfeld die Gas-  
sack-Aufprallschutz-Baueinheit (7) angebracht und  
ihre Abdeckung mit Fangbändern versehen.

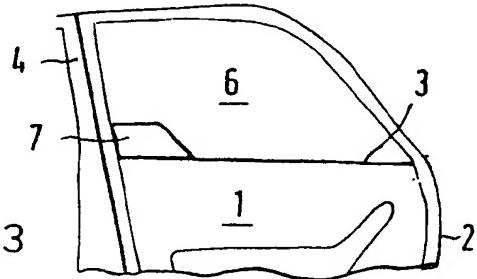


FIG. 3

EP 0 673 808 A1

Die Erfindung betrifft eine Gassack-Aufprallschutz-Baueinheit für die Seitentüren von Kraftfahrzeugen zum Schutz gegen einen dynamischen Seitenauftauprall, deren entfalteter Gassack sich in den Raum zwischen dem Kopf-Thorax-Bereich des Fahrzeuginsassen und der unmittelbar benachbarten Seitenstruktur des Kraftfahrzeugs erstreckt.

Obwohl der Seitenauftauprall von Kraftfahrzeugen nur 20 % aller Unfälle ausmacht, gehört der Seitenauftauprall zu den Unfallarten mit den schwersten Verletzungen. Um die Gefahr schwerer und tödlicher Verletzungen von Insassen von Personenkraftwagen bei einem Seitenauftauprall zu reduzieren, werden gemäß US-Standard Nr. 214 (FMVSS 214) seit September 1993 bestimmte Anforderungen an die Aufpralleigenschaften von Personenkraftwagen - ausgedrückt in Beschleunigungswerten - gestellt. So darf jeder Personenkraftwagen bei einem Seitenauftauprall mittels einer mit einer Geschwindigkeit von 53,9 km/h bewegten, verformbaren, unter einem Winkel von 63° auf den Personenkraftwagen auftreffenden Barriere für den Insassen die Seitenbeschleunigung des Brustkorbs von 85 g für Personenkraftwagen mit vier Seitentüren und 90 g für Personenkraftwagen mit zwei Seitentüren und die Beschleunigung des Beckens von 130 g nicht überschreiten. Zur Erhöhung der passiven Sicherheit ist in der DE-A-2 249 098 im Kopfbereich des Fahrzeuginsassen eine im seitlichen Dachrahmen des Fahrzeugs angeordnete Gassack-Aufprallschutzeinheit vorgesehen, deren Gassack im entfalteten Zustand zwischen dem Kopf des Fahrzeuginsassen und der Seitenwand des Fahrzeugs zu liegen kommt. In der DE-C-3 422 263 ist eine Sicherheitseinrichtung zum Schutz von Fahrzeuginsassen gegen einen Seitenauftauprall beschrieben, bei der über die Deformation der Karosserie ein in der Seitenwand des Fahrzeugs angeordneter volumenveränderbarer Gasgenerator einen im seitlichen Dachraum des Fahrzeugs befindlichen Gassack aufbläst. Die GB-A-2 220 620, DE-A-4 223 620 und DE-A-4 301 193 zeigen eine in der Seitentür eines Kraftfahrzeugs untergebrachte Gassack-Aufprallschutzeinheit. Im Falle eines Seitenauftaupralls soll der sich aufblasende Gassack zwischen den Fahrzeuginsassen und die Seitenwand des Fahrzeugs schieben. Die DE-A-4 119 788 befaßt sich mit einer Gassack-Aufprallschutzeinheit, die in einem verkleideten Seitenteil eines Kraftfahrzeugs angeordnet ist und die aus einem hinter der Seitenteilverkleidung angebrachten aufblasbaren Schutzkissen besteht. Ein das Schutzkissen in der Ausgangslage abdeckender Bereich der Seitenverkleidung ist in Richtung Fahrzeuginnenraum zur Bildung einer Öffnung für den Durchtritt eines Teils des sich beim Aufblasen ausdehnenden Schutzkissens um einen spitzen Winkel herausschwenkbar. Das Schutzkissen ist an einem an die Gaszuführöffnung anschlie-

genden Bereich teilentfaltet angebracht. Bei der in der DE-A-4 223 620 dargestellten Gassack-Aufprallschutzeinheit sind ein Gasgenerator und der damit verbundene aufblasbare Gassack an einer Stelle innerhalb des Fahrzeugkörpers seitlich von dem Fahrzeuginsassen angeordnet. Der Gasstrom ist nach oben in den Gassack gerichtet, so daß der Gassack nach oben aufgeblasen wird und einen Raum zwischen dem Fahrzeuginsassen und der dem Fahrzeuginsassen benachbarten Seitenstruktur des Kraftfahrzeugs ausfüllt. In der DE-A-4 210 562 ist eine Vorrichtung für den Schutz von Insassen eines Kraftfahrzeugs bei einem Seitenauftauprall wiedergegeben, die aus einer Mehrzahl im aktivierten Zustand länglicher, sich parallel zueinander im wesentlichen in einer gemeinsamen Vertikalebene erstreckender Airbags besteht, die an nebeneinander liegenden Enden mit individuellen, gleichzeitig zündenden Gasgeneratoren verbunden sind, die im wesentlichen nebeneinander im Fahrzeug- oder Sitzaufbau untergebracht sind. Diese Vorrichtung ist mit einem nicht unbedeutlichen Aufwand verbunden. Im übrigen besteht der Nachteil der vorstehend beschriebenen Gassack-Aufprallschutzeinheiten darin, daß der sich entfaltende Gassack stets in Richtung auf den Fahrzeuginsassen hin ausdehnt und den Raum zwischen Fahrzeuginsassen und Seitenstruktur des Fahrzeugs vollständig ausfüllt, so daß eine verfrühte Energieübertragung von dem Gassack auf den Fahrzeuginsasse in Verletzungen bewirkender Weise belastet wird.

Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es, die eingangs beschriebene Gassack-Aufprallschutzeinheit so zu gestalten, daß der vollständig entfaltete Gassack die Tiefe des Raums zwischen dem Kopf-Thorax-Bereich des Fahrzeuginsassen und der Seitenstruktur nur teilweise ausfüllt und eine verfrühte Energieübertragung von dem sich aufblasenden Gassack auf den Fahrzeuginsassen weitgehend unterbleibt.

Die Lösung dieser Aufgabe besteht darin, daß die Gassack-Aufprallschutzeinheit vor der Innenseite der Fensterscheibe in dem durch die Fensterbrüstung der Seitentür und dem durch den oberen Abschnitt des der B-Säule und/oder C-Säule der Kraftfahrzeugkarosserie benachbarten Türrahmens begrenzten Eckfeld angebracht und die Abdeckung der Gassack-Aufprallschutzeinheit mit Fangbändern versehen ist.

Die Gassack-Aufprallschutzeinheit ist entweder auf der Fensterbrüstung, d.h. auf dem oberen Rand der Innenverkleidung der Fahrzeugtür angeordnet oder mit ihrem unteren Abschnitt in die Fensterbrüstung eingelassen.

In der Regel enthält die Gassack-Aufprallschutzeinheit den zusammengefalteten Gassack, den Gasgenerator und die Abdeckung. Es ist

jedoch auch möglich, daß der Gasgenerator getrennt von der Gassack-Aufprallschutz-Baueinheit hinter der Innenverkleidung der Fahrzeugtür angeordnet und mittels einer Überströmleitung mit der Gaseintrittsöffnung des Gassacks verbunden ist.

In den Zeichnungen sind Ausführungsbeispiele der Erfindung dargestellt, die nachfolgend näher erläutert werden. Es zeigen

Fig. 1 und Fig. 2 einen Teilquerschnitt durch den Insassenraum eines Personenkraftwagens im Bereich des linken Vordersitzes mit auf der Fensterbrüstung angebrachter Gassack-Aufprallschutz-Baueinheit,

Fig. 3 eine Teilaussicht der Innenseite der linken Vordertür mit auf der Fensterbrüstung angebrachter Gassack-Aufprallschutz-Baueinheit,

Fig. 4 eine vergrößerte Darstellung eines Querschnitts durch die Gassack-Aufprallschutz-Baueinheit gemäß Detail "X" der Fig. 1,

Fig. 5 eine vergrößerter Darstellung eines Querschnitts durch eine abgewandelte Form einer Gassack-Aufprallschutz-Baueinheit.

In dem durch den oberen Rand der Innenverkleidung (1) der linken Vordertür (2) eines Personenkraftwagens gebildeten Fensterbrüstung (3) und dem durch den oberen Abschnitt des der B-Säule (4) benachbarten Abschnitt des Türrahmens (5) begrenzten Eckfeld ist auf der Fensterbrüstung (3) vor der Fensterscheibe (6) eine Gassack-Aufprallschutz-Baueinheit (7) befestigt, die aus dem Gasgenerator (8), dem im Ruhezustand in Falzlagen um den Gasgenerator (8) angeordneten Gassack (9) und der Abdeckkappe (10) aus elastischem Kunststoff besteht. Der Gasgenerator (8) und der Rand der Gaseintrittsöffnung des Gassacks (9) sind an dem Halblech (11) befestigt, auf dessen umlaufendem Rand die unteren Ränder der Seitenwände der Abdeckkappe (10) aufgeclipst sind. An den Kanten, an denen die Seitenwände der Abdeckkappe (11) gegen deren Vorderwand stoßen, ist die Wanddicke der Abdeckkappe relativ dünn ausgebildet, damit die Seitenwände flexibel nach außen schwenkbar sind. An den Kanten, an denen die Seitenwände gegeneinander stoßen, und oberhalb der Verclipsung der Seitenwände der Abdeckung (10) mit dem Halblech (11) sind Sollbruchlinien vorgesehen, entlang denen die Abdeckkappe (10) bei sich ausdehnendem Gassack auf- bzw. abreißt. Auf der Innenseite der Vorderwand der Abdeckkappe (10) sind mit dem Halblech (11) verbundene Fangbänder (12) befestigt, die den Weg der Abdeckkappe (10) in der Weise begrenzen, daß diese die Ausdehnung des sich ausdehnenden Gassacks (9) zum einen Teil nach oben unmittelbar vor die Fensterscheibe (6) und zum anderen Teil vor den oberen Abschnitt der Innenverkleidung (1) der Vordertür (2) lenkt und der sich ausdehnende Gassack (9) bzw. die Abdeckung (10) den Fahrzeuginsassen

(13) nicht berührt und demzufolge eine verfrühte Energieübertragung auf den Fahrzeuginsassen nicht stattfindet. Bei der in Fig. 5 wiedergegebenen Ausführungsform der Gassack-Aufprallschutz-Baueinheit (7) ist der Gasgenerator (14) hinter der Innenverkleidung (1) der Vordertür (2) des Personenkraftwagens angeordnet und steht über eine Überströmleitung (15) mit der Gaseintrittsöffnung des Gassacks (9) in Verbindung.

Der mit der Erfindung erzielte Vorteil besteht darin, daß der Fahrzeuginsasse durch den sich aufblasenden Gassack nicht berührt wird und damit eine verfrühte Energieübertragung mit der damit verbundenen Verletzungsgefahr für den Fahrzeuginsassen nicht stattfindet. Die Seitenverlagerung des Fahrzeuginsassen erfolgt erst dann, wenn der Gassack vollständig entfaltet und die Schutzfunktion des Gassacks für den Kopf-Thorax-Bereich gewährleistet ist.

#### Patentansprüche

1. Gassack-Aufprallschutz-Baueinheit (7) für die Seitentüren (2) von Kraftfahrzeugen zum Schutz gegen einen dynamischen Seitenauftreff, deren entfalteter Gassack (9) sich in den Raum zwischen dem Kopf-Thorax-Bereich des Fahrzeuginsassen (13) und der unmittelbar benachbarten Seitenstruktur des Kraftfahrzeugs erstreckt, dadurch gekennzeichnet, daß die Gassack-Aufprallschutz-Baueinheit vor der Innenseite der Fensterscheibe (6) in dem durch die Fensterbrüstung (3) der Seitentür und dem durch den oberen Abschnitt des der B-Säule und/oder C-Säule (4) der Kraftfahrzeugkarosserie benachbarten Türrahmens (5) begrenzten Eckfeld angebracht ist, wobei die Abdeckung (10) mit Fangbändern (12) versehen ist.
2. Gassack-Aufprallschutz-Baueinheit nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß diese auf der Fensterbrüstung (3) angeordnet ist.
3. Gassack-Aufprallschutz-Baueinheit nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß diese mit ihrem unteren Abschnitt in die Fensterbrüstung (3) hineinragt.

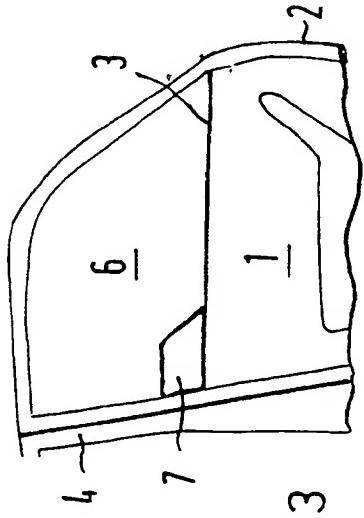


FIG. 3

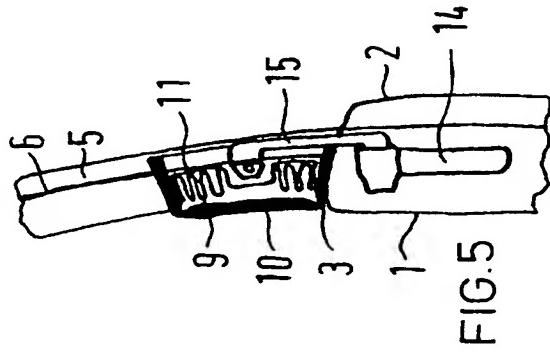


FIG. 5

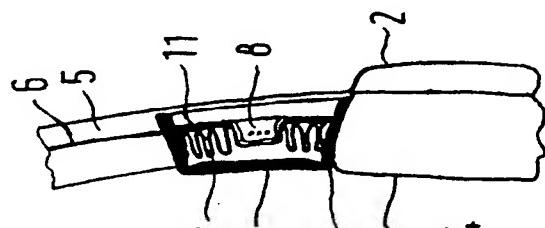


FIG. 4

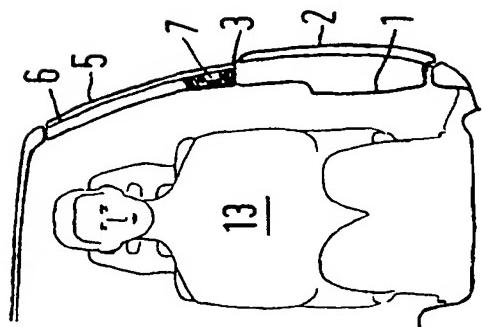


FIG. 1

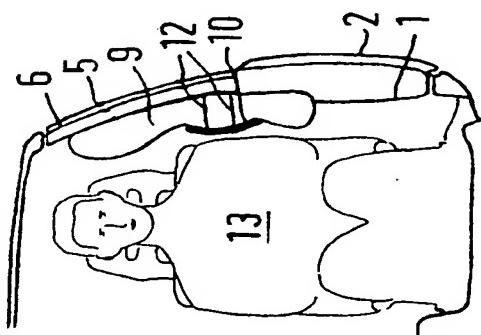


FIG. 2



Europäisches  
Patentamt

## EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 95 10 3800

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE									
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrift Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)						
A	EP-A-0 584 781 (TRW REPA GMBH) * Spalte 1, Zeile 38 - Spalte 2, Zeile 6; Abbildungen 1,2 *	1	B60R21/22						
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 017 no. 248 (M-1411) ,18.Mai 1993 & JP-A-04 368250 (TOYOTA MOTOR CORP) 21.Dezember 1992, * Zusammenfassung *	1							
A	RESEARCH DISCLOSURE, Nr. 268, August 1986 EMSWORTH, HAMPSHIRE, G.-B., Seite 477 'windshield system'	1							
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 018 no. 177 (M-1582) ,25.März 1994 & JP-A-05 338513 (TOYOTA MOTOR CORP) 21.Dezember 1993, * Zusammenfassung *	1							
RECHERCHIERTE SACHGEBiete (Int.Cl.6)									
B60R									
<p><b>Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">Recherchenort</td> <td style="width: 33%;">Abschlußdatum der Recherche</td> <td style="width: 34%;">Prüfer</td> </tr> <tr> <td>DEN HAAG</td> <td>3.Juli 1995</td> <td>Dubois, B</td> </tr> </table> <p><b>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</b></p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet      Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie      A : technologischer Hintergrund      O : nichtschriftliche Offenbarung      P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze      E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist      D : in der Anmeldung angeführtes Dokument      L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument      &amp; : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>				Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer	DEN HAAG	3.Juli 1995	Dubois, B
Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer							
DEN HAAG	3.Juli 1995	Dubois, B							

THIS PAGE BLANK (USPTO)